

Banhofsleben : Beobachtungen - Erinnerungen - Deutungen

Autor(en): **Baumgartner-Peter, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **106 (1996)**

PDF erstellt am: **24.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-900688>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

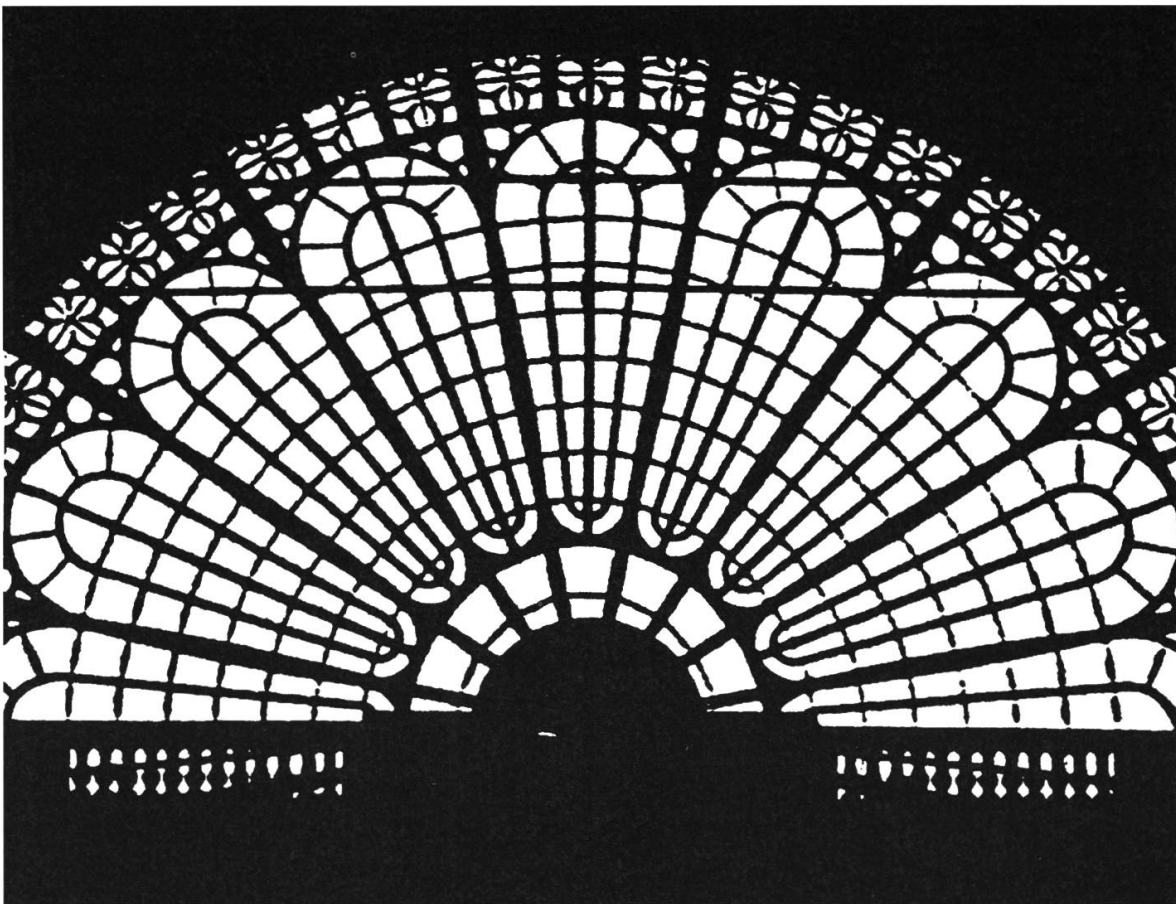
Markus Baumgartner-Peter

BAHNHOFSLIBEN

Beobachtungen – Erinnerungen – Deutungen

Einsteigen bitte !

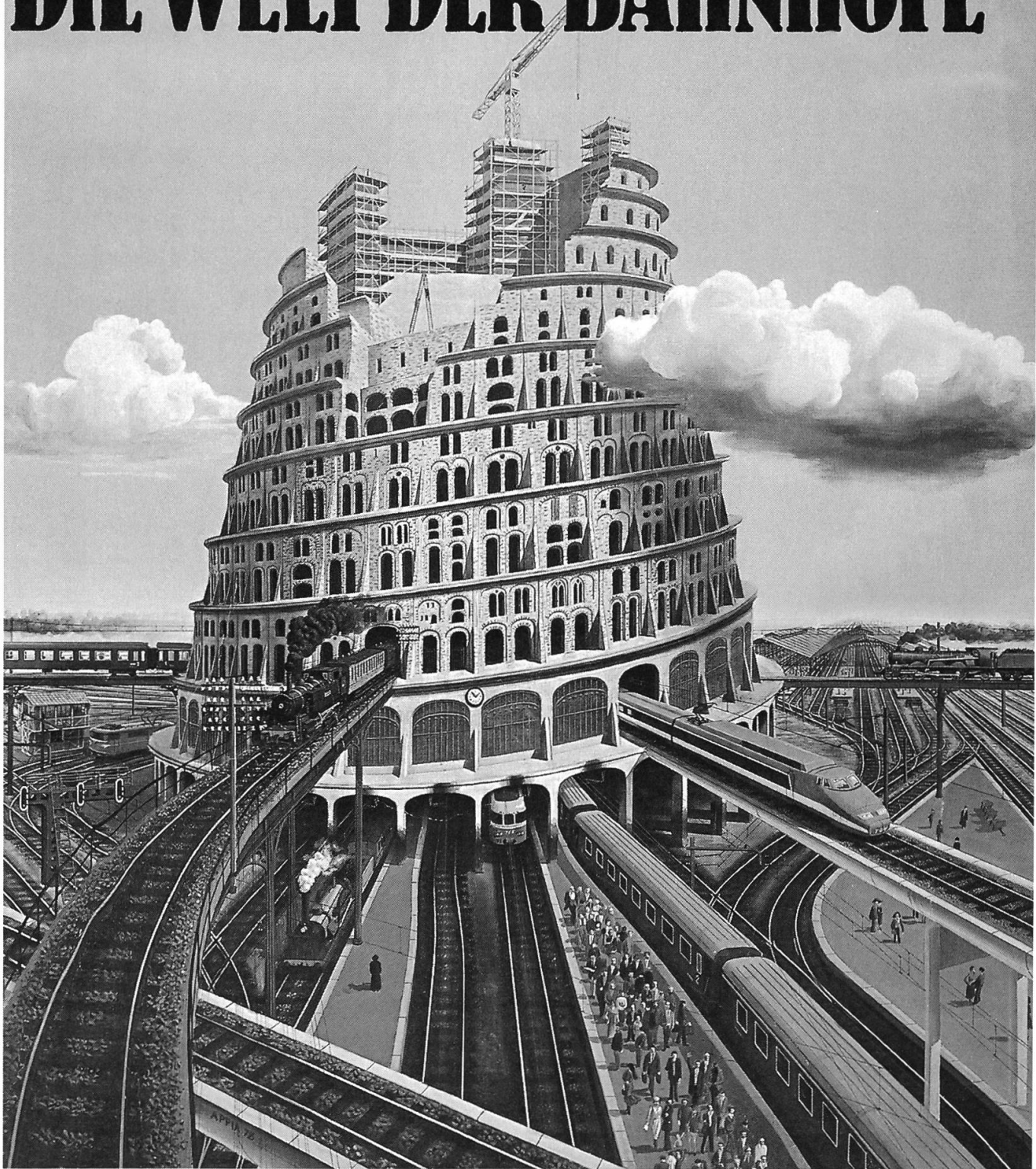
Eisenbahnreisen beginnen meist im Bahnhof, und die Bitte zum Einsteigen ist Auftakt dazu, sozusagen das Luft-Holen zur bevorstehenden Fahrt. Taktgeber spielt der Fahrplan, der – im Zeitalter des Taktfahrplans – wie ein Metronom den Rhythmus von Abfahrt und Ankunft bestimmt. Präzis wie ein ausgeklügelt fein abgestimmtes Uhrwerk, sofern keine Verspätungen auftreten. Dann ist der Traum vom gleichmässig verlaufenden Eisenbahn-Mechanismus weggebla-



sen. Menschenwerk erscheint, wo absolute Funktion angesagt schien. Bewegung macht zunichte, wo in gedanklich-hypothetischem Vorgriff Vollkommenheit vorgegaukelt wurde. Die Apotheose kontinentaler Bewegung versinkt in die Dürftigkeit menschlicher Allmachtsphantasien. Allerdings liegt in dieser Beobachtung bereits ein beträchtliches Stück Eisenbahngeschichte, ein Zugang zum Mythos Bahnhof.

Bahnhöfe seien die «Paläste der modernen Industrie, in denen sich die Religion des Jahrhunderts entfaltet: Die Religion der Eisenbahn. Diese Kathedralen der neuen Menschheit sind die Treffpunkte der Nationen, das Zentrum, in dem alles zusammenfließt, der Kern gigantischer Kerne, mit Strahlen aus Eisen, die sich bis zum Ende der Welt erstrecken.» Zu solch grossen Bildern griff 1868 Théophile Gautier in einem Artikel der Zeitung «Le Moniteur Universel»; er führte damit bloss weiter, was von der Sprachwurzel her schon vorgezeichnet schien. In der altnorwegischen Sprache zum Beispiel trägt der Wortstamm «hov» auch die Bedeutung von «Tempel». Das französische «gare», so belehrt das Etymologie-Lexikon, lasse sich zum germanischen «warjar» zurückbuchstabieren, was «beschützen» meint. Der alt-neue, heilige Hain, der schützend umgibt, was kurz dauert und deshalb zerbrechlich ist: einsteigen und aussteigen. Doppelgebärde einer transitorischen Haltung, die immer schon unterwegs sein will. Der Bahnhof: heilige Durchgangstation zwischen unmittelbarer Vergangenheit und nächster Zukunft; Interesse und Zwischenraum, Niemandsland auch, das Begegnungen eröffnet und beendet, von vielen aufgesucht. Ort träumerischen Verreisens, währenddem sich kein Fuss zu rühren braucht. Eine Lautsprecherdurchsage genügt, eine Anschrift auf der Tafel am Eisenbahnwagen: EC Colosseum Roma Termini–Basel SBB. Gedanken sind frei und reisefreudig, verschmelzen mit der Wagenschlange, die davonschleicht auf der unendlichen Eisenspur. Rom ist präsent, wenigstens dem Geruche nach, aufgesogen von der projektiven Macht der gusseisernen Perronhalle. Die Spinne hält ihr Netz zusammen, und die entferntesten Punkte sind direkt mit der Mitte verbunden. Die ganze Welt ist verbunden, verdichtet sich in einem Punkt. Jeder Bahnhof ein Zentrum der Welt, verankert in den Fundamenten unseres wirtschaftlichen Systems, erbaut auf dem Initialprinzip der Eroberung neuer Gebiete, der Märkte und Profite,

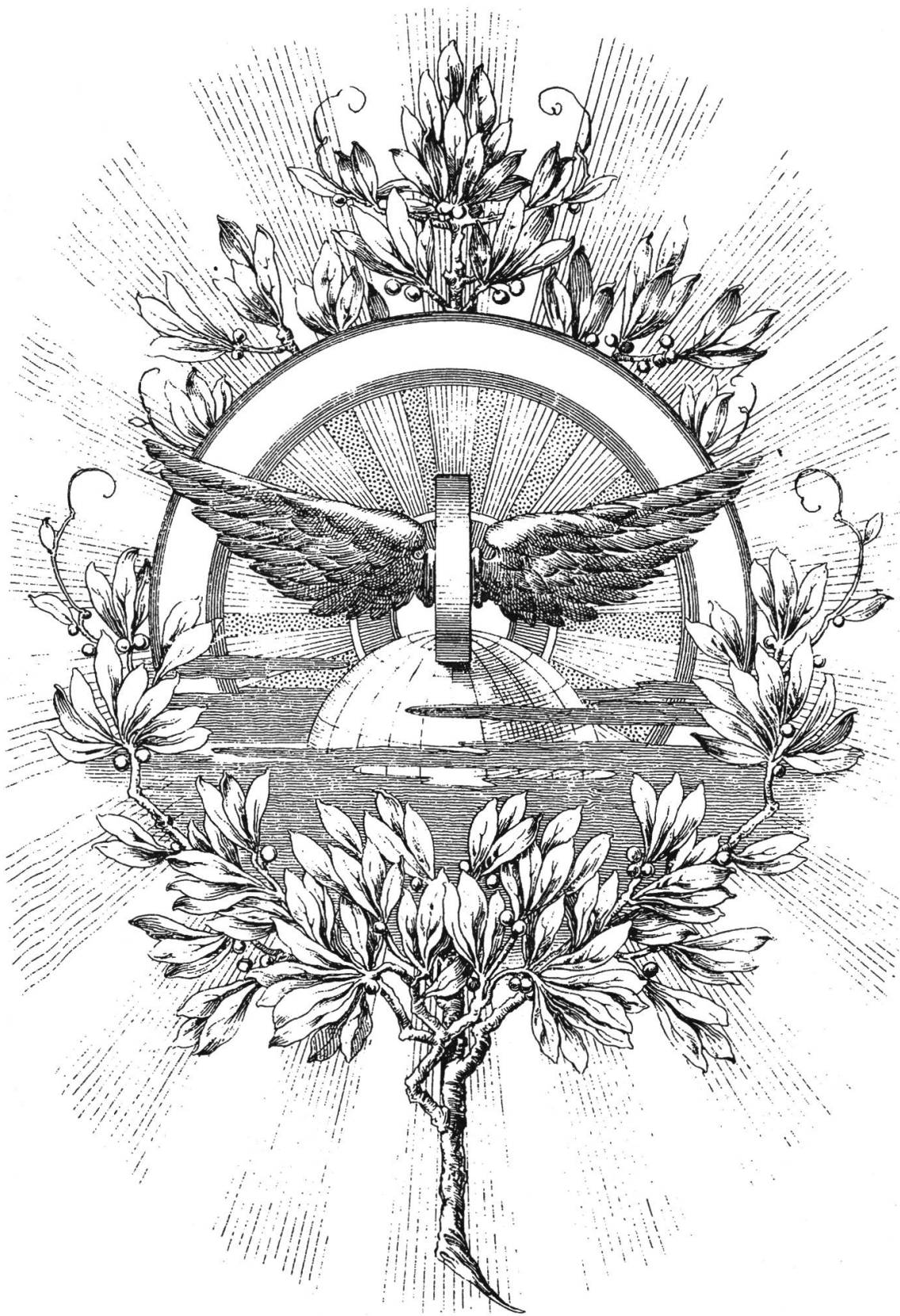
DIE WELT DER BAHNHÖFE



ausgerichtet auf einen Idealmythos der Kommunikation von Gütern und Menschen, zu friedlicher Vereinigung der Völker, auf seine Weise ein neuer Turm zu Babel unserer Zeit. Wirklich und erdacht steht er vor dem drohenden Ruin, wie er sich gleichzeitig als Baustelle zeigt: bekannt und unerkant. Um dessen Fragmente und Versatzstücke wahrnehmen zu können, verlangt die Bahnhofskunde zweierlei: Rückblick und Vorschau, archäologischen Zugriff und futurologischen Spürsinn, mit einem Wort: Interpretation.

Gemauert wird in anderer Art, Gusseisen ersetzt den Bruchstein, Breite und Tiefe überbieten die Höhe. Gigantische Höhe wird kompensiert mit der Erfindung der Bahnhofsuhr, die ganze Kontinente in gleichförmige Unruhe versetzt. Die Staffage mag sich in anderem Kleid präsentieren, der Kern bleibt sich gleich. Die Bahnhofskunde will Verborgenes heben, vordergründig einsichtige Abläufe durchsichtig machen auf hintergründige Bedürfnisse. Zu Hilfe kommt ein lebensgeschichtlicher Erfahrungsschatz, biographische Sedimente, die den Grund abgeben für diesen Zugriff. Ohne Grund ist kein Aufbau möglich. Die Archäologie muss stimmen, will die Futurologie nicht grundlos sein.

Ich erinnere mich noch ganz genau an den brenzligen Geruch aus der Lampisterie im Keller des Dienstgebäudes in Brugg. An diese Schwaden von Karbiddämpfen, die mit der Kellertreppe nach oben stiegen. Ab und zu wagte ich auch den Abstieg in diese höllische Dunkelkammer. Hephaistos leibhaftig arbeitete dort unten, lang und hager, im blauen Überkleid, wie er in der gekachelten Stube mit flammendem Lötkolben die undichten Blechbehälter flickte. In einer Ecke eine Schachtel mit messingfarbenen Rappenstücken, Rohmaterial für diese Art von Schmiedekunst. Oder dann die Ankunft des Zirkus. Rangierlärm zu ungewohnter Stunde. Mitten in der Nacht das Gebrüll von Raubkatzen, wütendes Hufgestampfe und bald darauf das Scheppern der Bleche, wenn die starken Traktore zwei Zirkuswagen über die Güterwagen zur Verladerrampe schleppten. Vor der Schule dann noch schnell bei den Tierwagen vorbei, den Rüssel bestaunen, der aus dem schmalen Türschlitz äugt und gaukelt. Ausladen und Einladen, Ankunft und Abfahrt auf dem Bahnhof: Das war für mich Zirkus, Nomadenleben. Das Chapiteau blieb Nebensache. Und dann die Silvesterabende im Telegraphenbüro, wo zwei Fernschreiber standen und unablässig meterlange



Lochstreifen ausspuckten. Im fahlen Blickfeld erschienen phantastische Gebilde aus lauter Buchstaben, Satzzeichen, Zahlen, Leerstellen. Reihe um Reihe mit gleichmässigem Geschnatter hinterlegt. Einmal war's der Kölner Dom, ausgezogen sicher über einen Meter hoch, ein andermal eine riesige Dampflokomotive. Silvestergrüsse von da und dort – Bahnhofkommunikation von Knoten zu Knoten im riesigen Eisenbahnnetz. Ich verstand's und bildete mir Bilder, bevor ich Paris und Berlin kennengelernt hatte. Und genauso erging es mir mit den vielen Reiseprospekten aus dem Vorrat des Reisedienstes. Papierener Anstoss zu imaginären Reisen weiss der Kuckuck wohin: Über die Schynige Platte durchs Centovalli aufs Weissfluhjoch. Oder die tote Eule, deren grosse Flügelspannweite ihr zum Verhängnis wurde: Stromstoss, tödlich. Im Plastiksack trug ich sie zum Wohnort eines Schulkollegen, in den Schlachthof. Und dann das Geheimnis der Nacht, Mysterium der Geräusche, die nur Eingeweihte zu deuten vermochten. Dem Heizungsrohr entlang stieg's empor in mein Zimmer, rhythmisch, tack-klock, manchmal dreimal hintereinander, und dann wieder nur einmal. Dreimal Baden retour, die alten Kartonbillette wurden einzeln mit dem Datum versehen, in diesem klobigen Gerät, das nickte wie ein Sonntagsschulnegerlein von dazumal. Ich war im Bilde über den abendlichen Geschäftsgang. Und draussen rasselten die Züge vorbei, mal laut, mal leise, je nachdem. Güterzug ist nicht Personenzug, und Schnellzug nicht Rangierfahrt. Ich kannte die Stimmen des Bahnhofs, wusste blind um den Wiener Walzer oder das leise Tuckern des Diesel-Trans-Europ-Express aus Brüssel, der im Leerlauf durch den Bahnhof rollte, wie es sich standesgemäss ziemt, und erst gegen Umiken oder Unterwindisch zu wieder laut aufröhrte. Ich wusste, dass es Sonntag war, wenn die Italiener ihre Sehnsucht nach der heimatlichen Piazza auf dem Bahnhof stillten. Noch heute schlafe ich ruhiger, wenn irgendwo in der Ferne das Geräusch eines Zuges zu hören ist. Bahnhofserinnerung, Kindheitserinnerung.

Die Bahnhöfe sind nicht mehr, was sie einmal waren. Viel von ihrem Stolz haben sie eingebüsst, sind eingeschliffen worden in den routinierten Ablauf. Das Einkaufscenter und der Flughafen sind in seine Fusstapfen getreten. Shopping und check-in sind in, und alle Imagepflege und alles Nacheifern der Flugwelt wirkt lächerlich, hilflos. Die Flügel haben sich vom Rad gelöst. Über den Wolken erst

wird die Freiheit wohl grenzenlos sein. Die Eisenbahn bleibt schiene-
nengebunden, erdverbunden. Alles bloss Nostalgie? Selige Kind-
heitsmuster, die hinter allem hervorblinzeln? Mag sein in vielem:
Die Karbidlampen sind heute Antiquitäten, an die Stelle von He-
phaist's Schmiede ist ein hölzernes Regal getreten, ebenerdig, mit
vielen Steckdosen, die den leergelaufenen Batterien neue Kraft ver-
mitteln. Die Macht der allesbestimmenden Bahnhofsuhr ist gewi-
chen einem ohnmächtigen Takt der unendlichen Wiederholung, der
sogar die Stundenangaben verschlucken lässt: «Gleis 3, Schnellzug
06 nach Baden ...». Immer dasselbe, Stunde für Stunde. Leerlauf?
Monotonie einer leblosen, abstrakten Beförderungsmechanik, die
auch den Menschen degradiert zum seelenlosen Bio-Gepäckstück?



Erinnerungen wehren sich da-
gegen, überlagert und ver-
drängt zu werden, begehren auf
und führen ins Feld, was noch
aufzubieten ist. «Die Eisenbahn
ist ein eizigartiges Vehikel», for-
mulierte Peter Bichsel. «Man
kann in ihr flüchten, aber die
Flucht gelingt nur in Geleisen.
Risiko und Sicherheit zugleich
– Sehnsucht und Angst.» Darin
wird wohl die beinah numinose
Macht begründet sein, mit der
Eisenbahn und Bahnhof bis
heute überlebt haben. Diese

sinnlich konkrete Darstellung von Beziehung und Verbindung.
Lückenlos verschweisste Möglichkeiten über Tausende von Kilome-
tern hinweg. Freiheit und Bindung zugleich, Autonomie und Abhän-
gigkeit geben sich die Hand. «Weichen stellen», ein geflügeltes
Wort, für verschiedene Ebenen. Sein Ursprung liegt im Bahnhofsle-
ben. «Abstellgeleise, falsches Gleis» – Worte mit Doppelsinn. Bahn-
hofsrelikte, die weiterleben. Mythologisierungen des Alltags.

«Alle Bahnhöfe gleichen einander; es macht nichts, wenn die
Lampen kaum über ihren fahlen Lichthof hinausleuchten, allzugut
kennst du dieses Milieu mit seinem Geruch von Zügen, der hängen-

bleibt, auch wenn alle Züge schon abgefahren sind, mit einem eigentümlichen Bahnhofsgeschmack nach der Abfahrt des letzten Zuges. Die Lichter des Bahnhofs und die Sätze, die du hier liest, sollen anscheinend eher trüben als klären, was da auftaucht aus einem Schleier von Nebel und Dunkelheit. Ich bin heute abend auf diesem Bahnhof zum erstenmal in meinem Leben ausgestiegen und schon kommt es mir vor, als hätte ich hier ein ganzes Leben verbracht.»
(Italo Calvino)

Alles nur Bahnhof?

Aussteigen bitte!